Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5379

01. 08. 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Helmut Wilhelm (Amberg), Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg), Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/5277 —

Grenzübergang Waldsassen—Eger (Cheb) im Zuge der Bundesstraße B 299

Die Bundesstraße B 299 soll zwischen Mittenteich und dem Grenzübergang Waldsassen zur Tschechischen Republik ausgebaut werden. Hierbei ist unter anderem eine Teilortsumgehung der Stadt Waldsassen auf der Trasse der ehemaligen Eisenbahnlinie Wiesau—Waldsassen—Schloppenhof/Slopany—Eger (Cheb) vorgesehen.

1. Wie hat sich auf dieser Straße das Verkehrsaufkommen zwischen 1988 und 1996 entwickelt?
2. Welcher Anteil entfällt hiervon auf den Pkw-Verkehr, welcher auf den Lkw-Verkehr?

Die Stadt Waldsassen liegt rd. 5 km vor der Grenze zur Tschechichen Republik an der B 299; der Grenzübergang im Zuge der Bundesstraße war nach Kriegsende geschlossen worden. Die zuführende Bundesstraße hatte daher nur lokale Verkehrsbedeutung. Erst im Rahmen der geänderten politischen Lage und der etappenweisen Öffnung des Grenzüberganges seit 1990 hat die Verkehrsbelastung (Kfz/24 h) wie folgt zugenommen:

Jahr	Personenverkehr*)	Güterverkehr*)
1985	1 334	87
1990	1 511	159
1993	7 703	99
1995	6 110	219

*) Zählstelle bei Str.-km 142,8.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 30. Juli 1996 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Welche Ausbauprojekte sind im genannten Straßenabschnitt in den letzten acht Jahren bereits verwirklicht worden und mit welchem Kostenaufwand?

Der Ausbau der Bundesstraße 299 Mitterteich—Waldsassen erfolgte in fünf Bauabschnitten (BA II und III bereits vor 1988 fertiggestellt).

Kostenvolumen:	8,9 Mio. DM
Zusätzlich wurden realisiert:	
— Deckenbau im Zuge der Ortsdurchfahrt Waldsassen	0,4 Mio. DM
— Umbau des „Backdie-Ecks"	0,8 Mio. DM
— Radweg Waldsassen—Hundsbach	0,7 Mio. DM
— Deckenbau Waldsassen—Hundsbach	0,4 Mio. DM
— Ausbau Hundsbach—Bundesgrenze	3,6 Mio. DM
	14,8 Mio. DM

4. Für welche Verkehrsarten ist der Grenzübergang Waldsassen-Eger geöffnet?

   Wenn eine Verkehrsbeschränkung besteht, ist deren Beibehaltung beabsichtigt?

Der Grenzübergang Waldsassen/Eger (Cheb) ist für folgende Verkehrsarten geöffnet:

Fußgänger, Radfahrer, Krafträder, Pkw, Omnibusse sowie bei Erteilung einer entsprechenden Einzelerlaubnis für den örtlichen Verkehr mit solchen Lkw, die in den Landkreisen Wunsiedel im Fichtelgebirge, Tirschenreuth, Neustadt an der Waldnaab und der kreisfreien Stadt Weiden in der Oberpfalz in der Bundesrepublik Deutschland und den Landkreisen Eger/Cheb, Falkenau/Sokolov und Tachau/Tachov in der Tschechischen Republik zugelassen sind. Diese Beschränkung soll beibehalten werden.

5. Ist eine Änderung der Abfertigungsbefugnisse im Zusammenhang mit dem Grenzübergang Schirnding-Eger im Zuge der Bundesstraße B 303 beabsichtigt (z. B. Aufteilung in Pkw- bzw. Lkw-Verkehr)?

Nein.

6. Ist die bereits in den 60er Jahren vom Bundesministerium für Verkehr erteilte Genehmigung, die Strecke der ehemaligen Eisenbahnstrecke Waldsassen-Grenze zurückzubauen, wobei der Deutschen Bundesbahn auferlegt worden war, das Planum weiter zu unterhalten, zwischenzeitlich entfallen, so daß das Planum für den Straßenbau zweckentfremdet werden kann?

Das Bundesministerium für Verkehr hat der seinerzeitigen Deutschen Bundesbahn am 22. Oktober 1990 mitgeteilt, daß gegen die Veräußerung von Grundeigentum der ehemaligen Bahnlinie

Waldsassen—Landesgrenze keine Bedenken bestehen. Das Bahngelände im Abschnitt zwischen der Mitterteicher Straße und der Schützenstraße befindet sich im Eigentum der Stadt Waldsassen, im anschließenden Abschnitt bis zur Landesgrenze im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung.

7. Ist durch das Eisenbahnbundesamt die Gesamteinstellung des Verkehrs auf der Teilstrecke Mitterteich–Waldsassen genehmigt?

   Insbesondere: Ist bereits ein Planfeststellungsverfahren für den Rückbau dieses Streckenabschnittes eingeleitet?

Für die Teilstrecke Mitterteich—Waldsassen hat das Eisenbahn-Bundesamt am 11. Mai 1995 der Deutschen Bahn AG die Genehmigung zur Einstellung des Betriebes der Infrastruktur erteilt. Ein Planfeststellungsverfahren für den Rückbau dieses Streckenabschnittes wurden bislang nicht eingeleitet.

8. Hält es die Bundesregierung für zweckmäßig, einen etwaigen Wiederaufbau der Eisenbahngesamtstrecke Wiesau–Mitterteich–Waldsassen–Eger durch Zweckentfremdung des Planums zu verunmöglichen, obwohl der Personenverkehr von und nach Eger als dem natürlichen und historischen Zentrum dieses Raumes weiter wachsen wird und sinnvollerweise langfristig eine Verlagerung auf die Schiene angestrebt werden sollte?

Bereits im Jahre 1990 wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr eine Prognose für die künftige Entwicklung der grenzüberscheitenden Verkehre erarbeitet. Diese hat ergeben, daß die Strecke Marktredwitz—Schirnding—Cheb (Eger) das erwartete Verkehrsaufkommen auch langfristig aufnehmen kann. Dieser Streckenabschnitt ist außerdem Bestandteil der weiträumigen Relation Nürnberg—Prag, für die die Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik eine Vereinbarung über die Weiterentwicklung dieser Eisenbahnverbindung geschlossen haben. Die ehemalige Strecke Wiesau—Cheb (Eger) kann dagegen wegen ihrer Lage im Netz keinen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen leisten. Eine Reaktivierung wird daher – auch von tschechischer Seite – nicht als sinnvoll angesehen.

9. Hält es die Bundesregierung für zweckmäßig, wie derzeit geplant, die bisherige Ortsdurchfahrt Waldsassen im Zuge der B 299 durch eine neue Ortsdurchfahrt auf der ehemaligen Eisenbahntrasse zu ersetzen, oder sollte nicht eine Ortsumgehung realisiert werden, die den bebauten Ortsbereich nicht beeinträchtigt?

Es ist vorgesehen, die Trasse vom Grenzübergang her als Ortsumgehung Hundsbach (ca. 1,5 km) zu bauen, anschließend den aufgelassenen Bahndamm in Richtung Waldsassen (ca. 1,5 km) zu benutzen und dann die neue B 299 in Waldsassen vor dem früheren Bahnhof an die bestehende B 299 (Mitterteicher Straße) anzuschließen.

Im letztgenannten Abschnitt umfährt die Trasse den Ortskern von Waldsassen auf der ehemaligen Bahntrasse, wo überwiegend Gewerbegebiete berührt werden.

Eine weiträumige Umgehung von Waldsassen wurde im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie untersucht. Sie hätte zu einer nicht ausgleichbaren Beeinträchtigung des Kappelwaldes und zu einer verminderten Entlastung des Ortskerns von Waldsassen geführt.

10. Welche Trassenalternativen wurden geprüft?
    Gegebenenfalls: Warum wurden sie verworfen?

Es wurden insgesamt neun Trassen mit Untertrassen geprüft. Nach einer ersten Risikoeinschätzung mit den zuständigen Fachbehörden und der Stadt Waldsassen schieden davon fünf Trassen aus.

Die verbleibenden vier Wahllinien (Bahndammtrasse und drei nördliche Trassenvarianten) wurden einer raumordnerischen Gesamtabwägung unterzogen. Im Ergebnis entspricht nur die landesplanerisch positiv beurteilte Bahndammtrasse den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung.

11. In welche Dringlichkeit ist der Neubau eingestuft?

Die Ortsumgehung Waldsassen/Hundsbach im Zuge der B 299 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf" eingestellt.

12. Stehen Mittel aus dem Bundeshaushalt für die Realisierung in den nächsten Jahren zur Verfügung?

Über die Einstellung des Neubauprojektes in den Bundeshaushalt ist erst bei konkret zu erwartender Baureife (vollziehbarer Planfeststellungsbeschluß) zu befinden. Ein Zeitpunkt hierfür ist zunächst noch offen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333